

ЗА СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОДРУЖЕСТВО В РАБОТЕ

В газетах „Гудок“ и „Железнодорожные Кузбасса“ опубликовано изложение приказа № 65 Ц народного комиссара путей сообщения товарища Л. М. Кагановича „Об улучшении работы по погрузке и выгрузке на дорогах Урало-Сибирского отдела“.

В приказе товарища Л. М. Кагановича отмечается неудовлетворительная работа Урало-Сибирских дорог, в частности Томской дороги по погрузке угля и металла.

Приказ наркома № 65 Ц имеет исключительное значение для дальнейшей работы нашего отделения, как основного узла по погрузке угля и металла.

Стахановцы-кривоносцы нашего отделения не плохо справились в пред'ездовском соревновании по погрузке угля. Коллективы станций Кандален и Новокузнецк-сорттировочная встретили открытие XVIII Съезда ВКП(б) перевыполнением государственного плана погрузки угля.

Но наше отделение далеко не выполнило государственного плана по погрузке металла. Сейчас в отвалах Кузнецкого металлургического комбината имени товарища Сталина находится более 100 тысяч тонн металла, отгрузка которого идет крайне неудовлетворительно.

Однако из главнейших причин этому — неорганизованность в работе, неподготовленность к своевременному обеспечению оборота поездов, как со стороны погрузки, так и со стороны выгрузки. Для устранения этого нужны общие усилия, социалистическое содружество в работе коллективов Новокузнецкого отделения и транспортного отдела Кузнецкого металлургического комбината.

Без социалистического содружества, без повседневной друг другу помощи в работе, не может быть и речи об успешном выполнении приказа наркома № 65-Ц.

К сожалению этого социалистического содружества на сегодняшний день нет. Работники станции Новокузнецк-сорттировочная и командиры отделения заражены одной вредной традицией в своей работе лишь бы вагоны сдать на завод, а там дело не наше как идет погрузка или выгрузка, в убытке не останемся, за простой завод оплатит — забывая при этом государственный долг, долг перед страной в

быстрейшем ее снабжении драгоценнейшим грузом — черным металлом.

В транспортном отделе завода есть много недостатков, мешающих своевременной погрузке и выгрузке, но и при этом как показали последние дни, завод может грузить в сутки до 500 вагонов металла, обеспечивая маршрутизацию поездов.

Необходимо для этого по настоящему наладить информацию о подходах и планирование суточной работы. Планирование на сегодняшний день остается самым большим злом на Новокузнецком отделении, самой тяжелой болезнью.

И только по этим причинам за 8 апреля по заводу было сорвано 53 крытых вагона и 117 платформ. Поезда в это дежурство подавались на завод почти через каждые 25 минут, в то время, как до подхода этих поездов, на заводе 10 часов сидели грузчики и ожидали работы.

Работа за 9 апреля показала совершенно обратное. Когда подход поездов был равномерный, завод с успехом освоил все поданные ему под погрузку вагоны и выдал три маршрута.

В приказе народного комиссара намечены большевистские мероприятия, направленные на дальнейшее улучшение перевозок государственных грузов.

Задача командиров и политработников нашего отделения развернуть большевистскую борьбу за выполнение этих мероприятий. У нас есть все возможности, есть замечательные люди стахановцы-кривоносцы показавшие и показывающие сейчас в социалистическом соревновании имени третьей сталинской пятилетки образцы высокой производительности труда.

Прежде всего надо добиться прочного социалистического содружества в работе с заводом. Не надо ждать когда к нам придут работники завода, а составить бригаду из лучших стахановцев-кривоносцев нашего отделения и пойти на завод, побеседовать, высказать свои предложения, поделиться лучшими опытами в работе, оказать друг другу помощь в тех или иных недостатках в работе, только при этом социалистическом содружестве мы сможем обеспечить успешное выполнение приказа № 65-Ц сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича.

НАВСТРЕЧУ ПЕРВОМУ МАЮ

Включившись в предмайское социалистическое соревнование передовые смены пункта технического осмотра вагонов ст. Усаты сменных мастеров тт. Тарасова и Фомина организовали ремонт подлежащих вагонов к отцепке непосредственно в поездах.

8 апреля эти смены отремонтировали в поездах 15 вагонов. Лучшие образцы при смене подressорных балок и фрикционных аппаратов показали слесари тт. Шабалин, Попов, Лапин и Кузьменко. Они выполнили свое задание от 250 до 350 процентов.

Лаврик — начальник вагоноремонтного пункта.

СМЕНИ БОРЮТСЯ ЗА ПЕРВЕНСТВО

Заступая на дежурство в ночь на 8 апреля смена маневрового диспетчера ст. Новокузнецк-сорттировочная т. Ясько заключила индивидуальное соревнование между работниками смены, за четкую безаварийную работу.

Свои обязательства стахановцы смены с честью выполнили. В это дежурство все поезда были от-

правлены строго по наркомовскому графику.

Хорошо работали стахановцы товарищи: Литвенко — дежурный по станции держатель «Переходящего мандата», ст. стрелочники Яценко, Утина, составитель поездов Кондаков, сцепщик Сивцов, машинист Пашков, работники пункта технического осмотра

вагонов Дашков, Шапилов и другие.

В марте смена т. Ясько заняла второе место, сейчас стахановцы поставили перед собой задачу добиться в социалистическом соревновании имени третьей сталинской пятилетки первенства.

А. Тризна — председатель местного комитета.

КАК РАБОТАЕТ СМЕНА ТОВАРИЩА М. Л. ШКУРАК

Товарищ М. Л. Шкурак — молодой сменный мастер пункта технического осмотра вагонов, завоевал большой авторитет не только в своей смене, но и среди всех сменных мастеров ст. Новокузнецк-сорттировочная. Его по праву считают лучшим сменным мастером, потому что он сумел добиться самых высоких производственных показателей и дает образцовое качество работы.

Товарищ М. Л. Шкурак еще будучи осмотрщиком вагонов проявлял живой интерес к различным новшествам в производственном процессе, всегда стремился усовершенствовать свою работу. Когда его выдвинули на должность сменного мастера, молодой командир прежде всего стал добиваться плановой, четкой, бесперебойной работы всей смены, изучая каждого рабочего, учитывая его положительные качества и недостатки в работе.

В результате этого в смене была умело расставлена и полностью использована рабочая сила. Бесплановость, простои, недисциплинированность, неподготовленность к работе были изжиты.

Вот почему в пред'ездовском соревновании сменных мастеров вагонного участка его смена в социалистическом соревновании завоевала первенство.

Лучшие люди смены повседневно закрепляют достигнутые ими успехи, передают их своим товарищам по производству.

Старший осмотрщик вагонов тт. Бутяков Яков (комплексная

бригада нового парка) быстро и высококачественно проверяет поезда. Состав в 90 вагонов он осматривает за 15 — 20 минут при норме 1 час.

Хорошо работает осмотрщик вагонов кандидат в члены ВКП(б) тов. Цветухин (новый парк), производя осмотр вагонов без единого брака.

Пролазчик нового парка тов. Тимошев организует свою работу быстро и четко. Не было ни одного случая чтобы в сформированный им состав попадали больные вагоны.

Образцово налажена работа осмотрщиков и в старом парке. Старший осмотрщик тов. Акулов Петр, осмотрщик вагонов тов. Н. Галутва, пролазчик-комсомолец тов. Речихин не отстают в соревновании с осмотрщиками нового парка.

В единой комсомольско-молодежной смене товарища М. Л. Шкурак растет и крепнет стахановское движение. Здесь и старики не отстают от молодежи. Пожилой рабочий, станционный смазчик тов. И. Гончаров первым в смене добился того, что полностью ликвидировал задержку поездов по горению букс. Прежде чем производить смазку он осматривает подвижку, если нужно заменяет ее новой, затем уже заливает буксы.

Старший автоматчик смены тов. Заградский опробывает тормоза за 5—7 минут, при норме 10 минут, правильно руководит работой слесарей-автоматчиков.

Стахановцы слесарь-вагонник тов. Бандяев Павел и его подручный тов. Ширяев меняют колесные пары в поездах с грузом за 50 м. — 1 час, вместо нормы 3 часа 10 минут.

До 8 марта 1939 г. колесные пары вагонов менялись в депо, на что тратилось много времени. Сейчас эту работу усовершенствовали: колесные пары меняются на месте в поездах, без подачи вагонов в депо. Это сэкономило рабочее время и дало возможность быстро, без малейшей задержки, отправлять поезда.

За март смена тов. Шкурак заменила 41 колесную пару в поездах и на путях пункта, 51 фракционной стакан и столько же головок автосцепки, без подачи вагонов в депо.

За 3 месяца 1939 года в передовой смене молодого командира не было ни одного случая задержки поездов или брака в работе.

Товарищ М. Л. Шкурак в беседах со сменными мастерами пункта технического осмотра вагонов передает опыт работы своей смены, рассказывая как в ежедневной кропотливой работе отличники производства: осмотрщики вагонов, станционные смазчики, автоматчики, слесари-вагонники добиваются высокой производительности труда, закрепляют стахановские методы, передают их товарищам по работе.

Н. Рудакова.

От двух до пяти норм

Стахановцы паровозного депо Новокузнецк с каждым днем выполняют производственное задание.

За 9 апреля кузнец т. Явубенко с молотобойцем т. Лузиным выполнили план на 353 процен-

та, кузнец т. Волков с молотобойцем т. Черновым — на 537 процентов, слесарь электромонтер т. Новоселов — на 365 процентов, слесарь — инструментальщик Ладмгин — на 439 процентов.

А. Кожевников

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Партком не руководит
стенной газетой

В социалистическом соревновании имени третьей сталинской пятилетки, большая и ответственная задача ложится на стенную печать, — своевременно освещать ход социалистического соревнования на том или ином предприятии, показывать лучших передовиков стахановцев-кривосовцев соревнования, передавать их опыт отстающим. В этом стенным газетам должны оказывать повседневную помощь партийные организации.

Стенгазета „За здоровый паровоз“ орган парткома паровозного депо Усаты (редактор тов. Кутовой) не плохо организует свою работу, она беспощадно громит лодырей, бракоделов, нарушителей трудовой дисциплины, показывает лучших стахановцев, на примере их, воспитывает отстающих.

Стенгазета также ведет большую агитационную работу по разъяснению исторических материалов XVIII Съезда ВКП(б). В номере 5 от 30 марта в передовой статье стенгазета рассказывает своим читателям о задачах стахановцев-кривосовцев и всего советского народа в третьей сталинской пятилетке.

Однако, стенгазета оставлена без руководства партийной организации и секретаря партийного комитета тов. Воронинской. В результате этого стенгазета допустила ошибку в заметке об изучении доклада товарища Сталина на XVIII Съезде партии о работе ЦК ВКП(б).

В этом же номере редакционная коллегия стенгазеты вместо того, чтобы подвергнуть резкой критике руководство депо, а

критиковать его есть за что, качество ремонта паровозов еще находится на недостаточной высоте. На днях из-за плохого ремонта 3 раза тушили паровоз № 3971. В под'емочном цехе отсутствует техника безопасности. Не редко из-за плохого руководства мастера тов. Бычек и начальника депо тов. Глебова задерживается выпуск паровозов из ремонта, а стенгазета не замечает этого, восхваляет их.

И хуже того в заметке автора тов. Руднева под заголовком „Наши достижения“ редакционная коллегия подхалимничает перед руководством депо. В заметке говорится, что в депо за последнее время до некоторой степени улучшилась механизация-электрифицировали под'емочные домкраты... В заключительной части этой заметки стенгазета пишет: „Честь и слава тт. Глебову, Бычку и Башкиреву...“ Этой заметкой редакционная коллегия рассыпается перед руководством депо, проходя мимо фактов причин плохой работы зависящей от руководителей депо.

В этом не мало повинен секретарь партийного комитета тов. Воронинская, которая не указала своевременно стенной газете на ее недостатки, прошла мимо допущенных политических ошибок в стенгазете.

Задача партийного комитета не отмахиваться, не самоустраниваться от стенной печати, а по-большевистски руководить ею и сделать стенную газету помощником партийной организации, в борьбе за выполнение поставленных задач партией и правительством.

ПО-БОЕВОМУ ОТРАЗИТЬ ВЕСЕННИЕ ВОДЫ

На проходившем, недавно, в политотделе совещании начальников дистанций пути было вскрыто очень много недостатков в подготовке к водоборьбе.

11 дистанции пути (начальник т. Мокротоваров) также было указано, что подготовка к водоборьбе развернута плохо отдельные километры не обеспечивают безопасность движения поездов, кюветы и нагорные канавы для спуска воды открыты не все, вспомогательный поезд не дооборудован и так далее.

Как же на дистанции устраняются те недостатки, которые были вскрыты на совещании?

На 1 апреля большинство кюветов и нагорных канав было открыто. На 354 и 355 километрах в выемке, чтобы не попадала вода на полотно железной дороги произведена очистка склонов от снега. Полностью оборудован, вспомогательный поезд из 11 вагонов. В нем есть камень, балласт, лес и другие необходимые материалы для

ремонта пути в случае размыва. В штабе дистанций установлено круглосуточное дежурство и кроме того, на опасных участках также устанавливаются дежурные по водоборьбе.

Коллективы лучших околотов в социалистическом соревновании борются за образцовое отражение весенних вод и за отличное содержание путевого хозяйства. 7 околотов (дорожный мастер тов. Локторев) добился не плохих результатов, особенно первое отделение (бригадир т. Акимов) держатель „Переходящего мандата“, путь содержат в отличном состоянии и полностью готовы к водоборьбе.

Но есть еще и недостатки. На ст. Новокузнецк-сортировочная до сих пор незакончено строительство канавы для спуска воды из „озера“, подступающего к полотну. Сейчас нехватает лесоматериала для достройки и приходится в смирновском карьере

разбирать, затопляемый весной, тупик и шпалы перевозить для достройки канавы.

На ст. Новокузнецк-пассажирская кювет в пассажирском парке находится в очень загрязненном состоянии, несмотря на то, что с наступлением потепления его уже 2 раза чистили. Пособниками загрязнения здесь кювета являются вагончики сливающие в кювет помой после мытья вагонов.

На 6 околотке работающий обвальным сторожем, он же проф. орг. Николаев вместо организации и мобилизации людей на лучшее проведение водоборьбы дезорганизует коллектив, занимается рвачеством.

Сейчас коллектив 11 дистанции пути должен бороться за образцовое проведение водоборьбы, помнить, что образцовый пропуск весенних вод — серьезный экзамен для путейцев.

З. А.

Нет борьбы за укрепление трудовой дисциплины

Стахановцы единой смены № 3 ст. Усаты маневрового диспетчера т. Белокобыленко горят желанием вывести свою смену в передовые. Тт. Шишов, Малькова, Голубева, Белибешко, Останин, Назаров, Башков и другие показывают замечательные образцы культурной безаварийной работы.

Эти замечательные дела стахановцев еще не стали достоянием всего коллектива смены. В смене еще низкая трудовая дисциплина. Почти в каждое дежурство имеют место случаи нарушения дисциплины отдельными работниками.

Только за одно дежурство в ночь на 8 апреля в смене было несколько нарушений трудовой дисциплины. Старшая стрелочница Цыганкова по своей халатно

сти допустила взрез стрелки № 53. Наклейщика Дубровская и диспетчер замкнутых кольцевых маршрутов Сорокина уснули на посту.

Из-за того, что агент передачи Худяков и весовщик Тихонов не проверили вывозку вагонов с хлебозавода, в которой весовщик Измистьев неправильно разметил 1 вагон и оставил незапломбированными 3 вагона, было сорвано отправление 2 поездов по графику.

Недисциплинированность также привела к тому, что местный груз смена отправила только в конце своего дежурства.

Основная причина слабой трудовой дисциплины в смене отсутствие контроля командиров за выполнением отданных распоря-

жений. Также немаленькая причина кроется еще и в том, что руководство станции, а в первую очередь начальник станции т. Топорченко недостаточно ведет борьбу за укрепление трудовой дисциплины.

Дубровская и Сорокина уснули во время дежурства. Об этом маневровый диспетчер т. Белокобыленко доложил начальнику станции на проводимом планерном совещании, но т. Топорченко не принял никаких мер к нарушителям трудовой дисциплины.

Стахановцы и командиры должны объявить решительную борьбу с нарушителями трудовой дисциплины, не оставлять ни одного поступка безнаказанным.

Г. Десятков

Правильно организовать труд, улучшить
качество ремонта паровозов

В цехе под'емочного ремонта паровозов депо Усаты не мало замечательных стахановцев, дающих образцы высокой производительности труда.

Слесари тт. Некрасов держатель „Переходящего мандата“, Колбин Н., Владимиров, Усков и другие дают за смену более 2 норм производительности труда.

В марте этот цех перевыполнил плановое задание по ремонту паровозов. Вместо 5 по плану он выпустил 6 паровозов.

Коллектив депо имел полную возможность отремонтировать гораздо большее количество паровозов.

Об этом не редко говорят сами руководители депо, но они всю причину в этом перекладывают на „соседа“, на то, что им несвоевременно обтачивают скаты соседние депо, так как в депо не имеется бандажного станка. Правда, в этом большой тормоз, но надо сказать, что если бы руководители паровозного депо начальник тов. Глебов и его заместитель тов. Шишкин взялись по-настоящему, то нет сомнения, что имелся бы гораздо лучший успех в работе.

Но и в самом депо не мало недостатков, тормозящих производительности труда. Стахановец тов. Некрасов об этом говорит так: „Много еще в нашем цехе недостатков. Бригадир тов. Зобнин зачастую не обеспечивает слесарей отдельными малозначительными деталями, он не требует от бригадира механического цеха тов. Горина своевременного выполнения заказов. Отдельные заказы по 2—3 дня лежат в механическом цехе не выполненными, а поэтому очень часто задерживается выпуск паровозов из ремонта“.

Мастер паровозного депо тов. Бычек и бригадир тов. Зобнин недостаточно осуществляют контроль за качеством выполняемых работ. Из-за того, что арматурщики тт. Крамаров и Колбин С. на днях поставили на паровоз № 3971 инжектор с трещиной, его пришлось тушить 3 раза и он простоял на ремонте лишних двое суток.

Трудовая дисциплина в цехе еще не на должной высоте. 8 апреля электросварщик Скуликин вместо того, чтобы выполнить указание бригадира тов. Зобнина

грубо ответил ему и отказался от выполнения указания.

В цехе отсутствует техника безопасности. Шестеренки электрифицированных домкратов находятся без предохранительных щитов, недостаточная вентиляция. Очень часто при заправке паровозов в депо работать нельзя из-за большого количества дыма.

Все эти ненормальности, отсутствие техники безопасности, несвоевременное обеспечение запасными деталями и слабая трудовая дисциплина тормозит поднятию производительности труда.

Для того, чтобы выполнить взятое социалистическое обязательство в предмайском соревновании — выпустить с под'емочного ремонта 10 паровозов необходимо руководителям депо, партийной, комсомольской и профсоюзной организациям решительно укрепить трудовую дисциплину, по настоящему организовать труд с тем, чтобы увеличить производительность труда.

Д. Георгиев.

Будем зоркими часовыми
страны социализма

(Письмо красноармейцев дальневосточников, бывших работников вагонного депо станции Новокузнецк-пассажирская)

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ! Посылаем Вам горячий красноармейский привет с Дальнего Востока. Мы гордимся тем, что 170 миллионный народ нашей страны доверил нам такую великую почетную обязанность, как охрана границ социалистической родины.

Нас интересует, как сейчас идет работа в вагонном депо, насколько процентов выполняется производственный план, как отправляются поезда по наркомовскому графику, какие Вы сделали подарки в честь прошедшего великого Съезда ВКП(б).

Мы хорошо знаем, что железнодорожный транспорт является родным братом Рабоче-Крестьянской Красной Армии, а поэтому мы, курсанты подразделения товарища Видунова хотим заключить с Вами союз договор и представляем Вам следующие пункты: Давать лучшие показатели в

выполнении производственного плана.

Высококачественно ремонтировать вагоны.

Отправлять поезда строго по наркомовскому графику.

Мы, в свою очередь, приняв военную присягу, обязуемся с честью оправдать высокое звание бойца Рабоче-Крестьянской Красной Армии, будем дисциплинированными, честными, храбрыми и бдительными, неустанно изучать труды классиков марксизма-ленинизма и овладевать техникой военного дела, чтобы стать отличниками боевой и политической подготовки, зоркими часовыми социалистической страны социализма.

Курсанты полковой школы, красноармейцы-дальневосточники:

М. П. Шутков, В. С. Горлов, П. Г. Сорокин, Г. И. Часовских.

За редактора Г. ЦУКАНОВ.